# BIULETYN INFORMACYJNY
# IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

WYCHODZI 3 RAZY W MIESIĄCU

ROK II. | **GDYNIA,** dnia 24 stycznia 1933 | NR. 2/3

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni
Referat Prasowy, ul. Świętojańska, tel. 1643.
PRENUMERATA: w kraju kwartalnie 3 zł., zagranicą 5 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415. Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.







Foto Elite

Fragment z portu węglowego w Gdyni

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpowiedz. Józef Kunert L. S. C.

# TREŚĆ:

# Obroty portu gdyńskiego w r. 1932.

W roku 1932 obroty towarowe portu gdyńskiego (w obrotach zamorskich) wyniosły 5. 194.287 ton, co w porównaniu z poprzednim rokiem oznacza spadek ogólnych obrotów o 105.827 ton, czyli o niecałe 2%. Ponieważ aż do roku 1932 roczne obroty portu gdyńskiego wykazywały bardzo silny wzrost (47% w r. 1931 — 28% w r. 1930 — 44% w r. 1929), obecny ich spadek, a raczej biorąc pod uwagę minimalność jego, zatrzymanie się obrotów Gdyni na tym samym poziomie wygląda pozornie na pewną stagnację w dotychczasowym corocznym rozwoju naszego portu. Tymczasem rozwój Gdyni, jako portu przeładunkowego Polski zaznaczył się w dalszym ciągu silnie w r. 1932.

Nie trzeba bowiem zapominać, że rok ubiegły stanowił niewątpliwie okres największego natężenia panującego kryzysu, owe „dno" depresji, z którego o ile wierzyć należy pewnym oznakom, zdajemy się powoli podnosić. W r. 1932 nasze obroty handlowe z zagranicą wynosiły (podług prowizorycznych danych) około 15.290.000 ton, podczas gdy w roku 1931 — 21.634.000 ton. Spadek obrotów w handlu zagranicznym wynosił więc, pod względem ilościowym, prawie 30%. O ileby więc rozwój Gdyni, jako portu pośredniczącego w stosunkach handlowych Polski z zagranicą, nie miał miejsca w roku ubiegłym, notowalibyśmy obecnie również spadek obrotów naszego portu o około 30%. Tymczasem porównując obroty towarowe Gdyni z obrotami naszego handlu zagranicznego w r. 1932, otrzymujemy następujące cyfry, które świadczą wymownie o dalszym wzroście znaczenia portu gdyńskiego dla naszego życia gospodarczego.

Udział Gdyni w handlu zagranicznym Polski.

| Rok | Obroty w handlu zagr. (w tys. ton) | przez Gdynię (tys. ton) | stosunek % % |
|---|---|---|---|
| 1929 | 26.125 | 2.620 | 10 |
| 1930 | 22.493 | 3.275 | 14,5 |
| 1931 | 21.634 | 5.300 | 24 |
| 1932 | 15.290 | 5.194 | 34 |

Udział Gdyni w ogólnym eksporcie Polski.

| Rok | Ogólny eksport (w tys. ton) | przez Gdynię (w tys. ton) | stosunek % % |
|---|---|---|---|
| 1929 | 21.037 | 2.402 | 11 |
| 1930 | 18.922 | 2.932 | 15 |
| 1931 | 18.703 | 4.742 | 25 |
| 1932 | 13.504 | 4.761 | 35 |

Udział Gdyni w ogólnym imporcie do Polski.

| Rok | Ogólny import (w tys. ton) | przez Gdynię (w tys. ton) | stosunku % |
|---|---|---|---|
| 1929 | 5.088 | 218 | 4 |
| 1930 | 3.571 | 343 | 9,5 |
| 1931 | 2.931 | 558 | 19 |
| 1932 | 1.787 | 433 | 24 |

Podczas gdy w r. 1931 tylko $^1/_4$ naszych obrotów z zagranicą przeszła przez port gdyński, to w roku ubiegłym więcej niż $^1/_3$ tych obrotów uskuteczniona została przez Gdynię. Wzrost ten wskazuje najlepiej na coraz ważniejszą rolę, jaką odgrywa w naszem życiu gospodarczem wolny dostęp do morza oraz możność bezpośrednich stosunków handlowych z zagranicą przez własny port.

Przechodząc do szczegółowego omówienia obrotów towarowych portu gdyńskiego w r. 1932, podkreślić należy ważne zmiany, jakie zaszły w ciągu ubiegłego roku w zasadniczym charakterze tych obrotów. Przewaga towarów masowych została wprawdzie nadal utrzymana w ogólnych obrotach przeładunkowych w 1932 r., jednak cały szereg przegrupowań i zmian wskazuje na to, iż port nasz znajduje się w trakcie ciągłego rozwoju jako port przeładunkowy dla drobnicy oraz całego szeregu towarów wysokowartościowych, mogących zapewnić Gdyni rozwój handlowy oraz pozyskać coraz szersze zaplecze.

W eksporcie główną pozycję, podobnie jak w latach poprzednich stanowił wywóz węgla, którego stosunek procentualny do ogólnego wywozu wynosił w r. 1932 — 88,2%, podczas gdy w r. 1931 — 87%. W imporcie najważniejszą pozycję stanowi, również jak w latach ubiegłych, przywóz złomu żelaznego. Podkreślić jednak należy, że kiedy w latach poprzednich przeładunek złomu wynosił $^1/_2$ lub nawet $^3/_5$ całego przywozu (54% w r. 1939 i 61% w r. 1931), to w r. 1932 stosunek procentualny złomu do ogólnego przywozu przez port gdyński wynosił tylko 28%.

Objawem niekorzystnym do pewnego stopnia jest minimalny stosunek procentowy importu do ogólnych obrotów portowych, który zmniejszył się w dalszym ciągu w r. 1932. W roku 1932 import stanowił bowiem tylko 8,3% ogólnych obrotów portowych, podczas gdy w r. 1931 — 10,5%, a w r. 1930 — 13,8%. Powyższa zniżkowa tendencja importu wynika jednak z obecnej struktury naszego handlu zagranicznego, w którym przywóz na skutek kryzysu silnie się kurczy. To też spadek ogólnych obrotów portu gdyńskiego w r. 1932 spowodowany został w głównej mierze kurczeniem się przywozu do Polski.

Przechodząc zkolei do analizy wywozu przez Gdynię w r. 1932, który obejmował 4.761.400 ton towarów, wobec 4.741.565 ton w r. 1931, stwierdzić możemy, iż utrzymał się on na poziomie z poprzedniego roku, a nawet nieco się zwiększył (o niecałe $^1/_2$%). Artykułem dominującym w wywozie był, podobnie jak w latach ubiegłych, węgiel, którego wywieziono 4.199.893 ton, wobec 4.167.048 ton w r. 1931.

Eksport węgla przez Gdynię kierował się w ostatnich dwóch latach do następujących krajów:

| | 1932 ton | 1931 ton |
|---|---|---|
| Algier | 64.256,5 | — |
| Argentyna | 31.727 | — |
| Belgja | 109.383,5 | 213.579,5 |
| Brazylja | — | 25.515 |
| Danja | 559.888,1 | 478.264,6 |
| Estonja | 15.831 | 64.022,5 |
| Finlandja | 285.776,5 | 347.899,7 |
| Francja | 101.204,5 | 172.230,5 |
| Grecja | 5.165 | — |
| Holandja | 136.581 | 105.488 |
| Hiszpanja | — | 23.681,5 |
| Irlandja | 86.117 | — |
| Islandja | 21.528 | 11.096 |
| Litwa | 8.066 | 21.368 |
| Łotwa | 76.840 | 172.003 |
| Marokko hiszp. | — | 2.150 |
| Niemcy | 6.985 | 21.267,6 |
| Norwegja | 615.056,8 | 648.099 |
| Szwecja | 1.985.699,9 | 1.830.842,2 |
| Włochy | 16.040 | 27.440 |
| W. M. Gdańsk | — | 2.100 |

Wywóz węgla bunkrowego zmniejszył się w porównaniu z rokiem 1931 i wynosił w roku ubiegłym tylko 152.266 ton, wobec 206.047 ton w r. 1931. Wywóz koksu wzrósł natomiast o przeszło 4.000 ton i wynosił 14.934 ton w roku sprawozdawczym.

Jeżeli od ogólnego eksportu przez Gdynię odejmiemy węgiel (eksportowy, bunkrowy i koks) to stwierdzamy, że reszta towarów wywożonych przez Gdynię z roku na rok wzrasta i gdy w roku 1929 wynosiła zaledwie 35 tys. ton, to w roku 1930 — 158 tys. ton, w roku 1931 — 358 tys. ton, a w roku 1932 — 394 tys. ton.

Poza węglem, najważniejszym produktem masowego wywozu przez Gdynię był w r. 1932, podobnie jak w latach ubiegłych, cukier, którego wywóz spadł jednak dość znacznie i wynosił w r. 1932 — 88.309 ton, wobec 115.529 ton w roku poprzednim.

Wywóz innych ważniejszych artykułów przedstawiał się w porównaniu z r. 1931 następująco:

| | 1932 ton | 1931 ton |
|---|---|---|
| bekony | 51.878 | 51.821 |
| nawozy azotowe | 47.810 | 8.908 |
| deski i łaty | 47.133 | 11.745 |
| słupy telegraficzne | 40.886 | 15.075 |
| szyny kolejowe | 18.122 | 10.290 |

| | | |
|---|---|---|
| cynk | 10.943 | 15.142 |
| wędliny | 8.579 | 7.608 |
| celuloza | 7.613 | 105 |
| melasa | 7.400 | 1.100 |
| sole potasowe | 7.303 | 32.791 |
| ziemniaki | 6.733 | 15.572 |
| jaja | 6.960 | 5.601 |
| papier | 5.903 | 1.730 |
| ryż wyłuszczony | 5.650 | 21.171 |
| mąka ryżowa | 5.096 | 6.487 |
| makuchy | 5.079 | 1.906 |
| żyto | 1.628 | 18.680 |

Jak widać z powyższych cyfr w r. 1932 nastąpiło dość silne przegrupowanie artykułów eksportowych naszego portu. Mimo, że ogólna cyfra wywozu utrzymana została na poziomie z roku poprzedniego, to jednak wielka ilość artykułów, których eksport przez port gdyński zmniejszył się w r. 1932, wskazuje na silny wpływ osłabionego tętna życia gospodarczego zaplecza na obroty towarowe portu.

Przywóz przez port gdyński, który wynosił w roku sprawozdawczym ogółem 432.887 ton (wobec 558.549 ton w roku 1931) wykazał spadek w porównaniu z poprzednim rokiem o 125.662 ton, czyli o 22,5%. Spadek ten spowodowany został kryzysem gospodarczym, gdyż na najważniejsze artykuły importowe naszego portu składają się surowce dla tych przemysłów przetwórczych w głębi kraju, które odczuwają obecny kryzys w nadzwyczaj silnym stopniu. Spadek ogólnego przywozu przez Gdynię wywołany został obniżeniem się przywozu złomu, ryżu surowego, żużli Thomasa i saletry. Import złomu żelaznego, który po węglu stanowi najważniejszy towar masowy w przeładunkach portu gdyńskiego, spadł z 341.901 ton w roku 1931 na 123.907 ton w roku sprawozdawczym, czyli o przeszło 60%. Należy jednak podkreślić, iż poza wyżej wymienionemi artykułami oraz trzema dalszemi (kamienie brukowe, asfalt i glinki farbiarskie), które zresztą zajmują drobne pozycje w przywozie, reszta pozycyj wykazała znaczny wzrost. Wśród nich znajdują się artykuły wysokowartościowe oraz takie, których przeładunek w porcie gdyńskim ma wielkie znaczenie dla jego przyszłego rozwoju jako portu rozdzielczego, tranzytowego oraz rynku przemysłowego i handlowego. Wymienić tu należy w pierwszym rzędzie bawełnę, owoce świeże i suszone, wełnę, jutę, kawę, kakao i herbatę, śledzie, kauczuk, nasiona oleiste i skóry. W porównaniu z r. 1931 zaszły duże zmiany w ugrupowaniu najważniejszych artykułów importowych portu gdyńskiego, jak to wynika z poniższego zestawienia:

| | 1932<br>ton | 1931<br>ton |
|---|---|---|
| złom | 123.907 | 341.901 |
| żużle Thomasa | 46.416 | 71.205 |
| ryż surowy | 44.755 | 75.286 |
| rudy żelazne | 30.858 | 21.742 |

| | | |
|---|---|---|
| piryty | 27.529 | — |
| bawełna | 26.839 | 6.063 |
| owoce świeże i susz. | 22.604 | 2.102 |
| nasiona oleiste | 19.368 | 2.053 |
| fosforyty | 17.402 | 13.076 |

Wśród nowych artykułów w imporcie pojawiły się przedewszystkiem towary wysokowartościowe i drobnicowe jak orzechy, migdały, ryby mrożone etc. oraz towary masowe, które w latach ubiegłych bądźto nie figurowały (w r. 1931 nie było importu pirytów) bądź też sprowadzane były w minimalnych ilościach (wełna, etc.).

Ogólnie biorąc import przez Gdynię był w roku sprawozdawczym o wiele więcej zróżniczkowany, co posiada duże znaczenie dla dalszego rozwoju portu gdyńskiego.

Mimo spadku obrotów towarowych portu w r. 1932, frekwencja statków wzrosła w porównaniu do roku poprzedniego i wynosiła:

| | na wejściu | | na wyjściu | |
|---|---|---|---|---|
| | statków | u. r. t. | statków | u. r. t. |
| w r. 1932 | 3.610 | 2.831.604 | 3.604 | 2.838.598 |
| w r. 1931 | 3.144 | 2.649.568 | 3.148 | 2.665.400 |

Na pierwszem miejscu utrzymała się podobnie jak w roku poprzednim bandera szwedzka, na drugiem polska. Trzecie miejsce zajęła bandera duńska, (w r. 1931 bandera niemiecka), czwarte — niemiecka. W ciągu roku 1932 sieć regularnych połączeń okrętowych z Gdyni została znacznie rozszerzona (o 22 nowe linje regularne), dzięki czemu stworzono możliwość bezpośredniej i stałej komunikacji ze wszystkimi ważniejszymi portami Europy.

W ogólnej ocenie wyników pracy portu gdyńskiego w r. 1932, musimy dojść do wniosku, że mimo pewnego spadku obrotów towarowych w handlu zamorskim, rozwój portu nie tylko nie został powstrzymany, lecz przeciwnie zaznaczył się w dalszym ciągu, mimo ciężkich warunków gospodarczych oraz ostrej konkurencji portów z Gdynią rywalizujących.

**J. Kunert.**

# WIADOMOŚCI GOSPODARCZE Z OKRĘGU IZBY

## SPRAWOZDANIE EKSPORTOWE ZA MIESIĄC GRUDZIEŃ 1932 R.

**Zboże.** Na rynkach zbożowych w miesiącu grudniu r. ub. nastąpiła dalsza zniżka cen, pozostająca zresztą w ścisłym związku ze spadkiem cen zbóż na rynkach międzynarodowych. Szczególnie obniżyły się ceny na owies i pszenicę. Podaż zboża była znacznie większa jak w miesiącu poprzednim. Przeciętne ceny za cztery główne gatunki zbóż w miesiącu grudniu przedstawiały się jak następuje:

| | |
|---|---|
| pszenica | 21,00 — 22,00 |
| żyto | 13,60 — 13,80 |
| jęczmień | 12,50 — 13,75 |
| owies | 11,00 — 11,50 |

Wobec bardzo niskiego poziomu cen, czynniki miarodajne postanowiły przedłużyć okres premjowania eksportu jęczmienia, jak również zaprowadzono pierwotnie skasowaną premję na owies w stosunku 4,— zł. za 100 kg. z terminem do 1 kwietnia r. b., co niewątpliwie wpłynie na odprężenie sytuacji w stosunku do eksportu tychże zbóż. Naogół spodziewano się, że w grudniu handel zbożowy się cokolwiek ożywi, a to ze względu na przypadające święta. Nadzieje te jednak zawiodły. Państwowe Zakłady Przemysłowo - Zbożowe powstrzymywały się nadal od zakupów interwencyjnych, kupując zboże tylko po normalnych cenach rynkowych, szczególnie żyto. Wojsko w dalszym ciągu kontynuowało swe zakupy owsa i żyta po cenach giełdowych. Eksport zboża dokonywany był za pośrednictwem W. M. Gdańska i to głównie do Skandynawji i w mniejszych ilościach do Francji; natomiast grochy i inne artykuły strączkowe wysłano w pewnych ilościach bezpośrednio do Królewca.

Eksport zboża z okręgu Izby wynosił w grudniu około 215 ton wartości około 290 tys. zł. Główną pozycję w wywozie stanowił jęczmień.

Artykułów strączkowych wywieziono około 345 ton, wartości około 90 tys. złotych, wobec 230 ton wartości 62 tys. zł. w ubiegłym miesiącu. Rynkiem zbytu był Gdańsk dla dalszego wywozu, Norwegja i Niemcy (Królewiec).

**Nasiona.** Eksport nasion wynosił 48.060 kg. Rynkiem zbytu była Danja.

**Przetwory młynarskie.** Sytuacja w przemyśle młynarskim na Pomorzu doznała w grudniu pod względem wykorzystania zdolności przemiałowej pewnej poprawy, gdyż w porównaniu do miesiąca listopada podniosła się z 58% do 62%. Natomiast zbyt artykułów młynarskich, mimo świąt Bożego Narodzenia, pozostał bez zmiany. Świadczy to bardzo wymownie o małej sile nabywczej konsumenta, co pociąga za sobą wstrzymanie się firm handlowych od dokonywania większych zakupów.

Z ogólnej produkcji mąki sprzedały pomorskie młyny handlowe na rynku wewnętrznym ca 65%, na rynkach zagranicznych ca 12%, na rynku gdańskim ca 10%. Otrąb sprzedano około 80% ogólnej produkcji.

Ceny płacone przez młyny handlowe za pszenicę i żyto pozostały w stosunku do cen płaconych w listopadzie, bez zmiany; pszenicę płacono franco młyn do 23 zł. za 100 kg., a za żyto od 14 — 14,50 za 100 kg.

Ogółem wywieziono mąki żytniej i pszennej 385 ton, wartości przeszło 51 tys. złotych. Rynkami zbytu były: Belgja, Finlandja, Norwegja i Gdańsk.

**Ryż i mąka ryżowa.** Eksport ryżu polerowanego i mąki ryżowej pastewnej wynosił w grudniu 927.450 kg.

Eksport ryżu polerowanego napotyka na coraz większe trudności, a to z uwagi na reglamentacje przywozowe w państwach odbiorczych oraz konkurencję ze strony przemysłu niemieckiego i holenderskiego.

**Makuchy.** Eksport makuchów kierował podobnie jak w poprzednich miesiącach do Niemiec i wynosił około 170 ton.

**Cukier i produkty uboczne.** Sytuacja na światowych rynkach cukrowych w pierwszych dniach grudnia doznała pewnego odprężenia w związku z pomyślnem zakończeniem obrad Międzynarodowej Rady Cukrowniczej w Hadze, gdzie po uwzględnieniu żądań Kuby, wysuwanych swego czasu na konferencji w Ostendzie z pewnemi zmianami co do kontyngentów eksportowych w latach 1924 i 1925 — załatwione zostały wszelkie nieporozumienia i zapewniono dalszą zgodną współpracę kontrahentów umowy Chaudbourne'a. Jednakże wskutek nadal okazywanego małego zainteresowania się cukrem przez nabywców, poziom cen znowu powoli się obniżał. O rozmiarach zniżki cen cukru w ostatnim miesiącu daje pojęcie następujące porównanie: 30 listopada 1932 r. notowano cukier w Londynie sh 6/3, zaś 29 grudnia 1932 r. — sh 5/4 i 1/2; w New Yorku 30. XI. 1932 r. notowano 73 c, gdy 22. XII. 1932 r. — 69 c.

Eksport wytłoków suszonych niemelasowanych i melasowanych wynosił 423,66 ton, wartości przeszło 37 tys. złotych. Rynkiem zbytu była Czechosłowacja i W. M. Gdańsk dla dalszego eksportu.

**Masło.** Sytuacja na rynku maślanym uległa pogorszeniu. Pomimo zmniejszonej produkcji i przypadających świąt Bożego Narodzenia w ciągu całego grudnia ceny masła zniżkowały. Sytuacja eksportowa bez zmiany.

**Trzoda chlewna.** Eksport świń z Pomorza wynosił około 1.400 sztuk. Głównym rynkiem zbytu była Austrja, mniejszymi Francja i Czechosłowacja. W stosunku do eksportu w listopadzie wywóz świń w grudniu zmniejszył się o około 48%. Zmniejszenie się eksportu spowodowane zostało znacznem ograniczeniem przez władze austrjackie nadkontyngentów importowych. Ceny płacone rolnikom za żywiec wahały się loco stacja załadowania od 84 do 88 zł. za 100 kg.

Eksport owiec do Francji wynosił 562 sztuk.

**Bekony i szynki.** Sytuacja w przemyśle bekonowym znacznie się pogorszyła. Pomimo wprowadzonych w Anglji kontyngentów przywozowych, ceny bekonów w dalszym ciągu zniżkowały.

O ile chodzi o szynki, to ceny szynek utrzymały się na poziomie ubiegłego miesiąca.

**Dziczyzna.** Eksport królików i zajęcy wynosił 1.052 sztuk. Rynkiem zbytu były Niemcy i Prusy Wschodnie.

**Drób bity.** Eksport drobiu bitego wynosił 10.947,1 klg. netto. Z ilości tej przypada na wywóz indyków do Anglji — 5.982,9 kg, gęsi bitych i innego drobiu do Niemiec — 4.964,2 kg.

**Materjały i wyroby drzewne.** Sytuacja eksportowa w branży drzewnej nieco się polepszyła. Gdyńsko - Bydgoska Sekcja Eksportowa Materjałów Tartych z drzew iglastych wydała w grudniu zaświadczeń wywozowych na 332,5 ton tarcicy (desek i bali sosnowych). Z ilości tej przypada na wywóz do Szwajcarji 167,5 ton, Anglji — 15 ton, Afryki — 15 ton, Danji — 85 ton i Belgji — 50 ton. Polska Agencja Eksportu Drewna w Gdyni wysłała tarcicy w grudniu do Anglji 11.688 m³, do Belgji — 2.755 m³, do Egiptu — 233 m³, do Afryki poł. — 958 m³.

Eksport drzewa opałowego do Prus Wschodnich wynosił 37m³, a eksport długiego (kloców) sosnowych — 57,8 m³.

Eksport klepek bukowych do beczek do masła wynosił 94,3 m³.

Listew na ramy wywieziono na ogólną wartość 638,40 zł. Rynkiem zbytu była Afryka.

Eksport pasków drzewnych do form hutniczych wynosił 1.196 kg. Wywóz kierowany był do Holandji.

**Krzesła i fotele.** Eksport krzeseł i foteli do Holandji wynosił 4.750 sztuk.

**Wiklina i wyroby wiklinowe.** Wikliny i wyrobów wiklinowych wywieziono na ogólną wartość 70.500 zł. Eksport był kierowany do Anglji, Finlandji, Holandji, Hiszpanji, Niemiec i Szwajcarji.

**Wyroby metalowe.** Eksport artykułów sanitarnych lano - żeliwnych i emaljowanych oraz rur i kształtników lano - żeliwnych wynosił w grudniu 78,8 ton. Wywóz w stosunku do ubiegłego miesiąca zwiększył się o ca 27%, a w stosunku do grudnia 1931 r. o ca 23%.

**Wyroby gumowe.** Wyrobów gumowych (obuwia letniego i zimowego) wywieziono na ogólną wartość 106.371,30 zł. Rynkami zbytu były Anglja, Austrja, Belgja i kolonje belgijskie, Danja, Francja, Holandja, Niemcy, Szwajcarja i Włochy

**Skóry surowe.** Skór surowych wywieziono 2.633 sztuk. Z ilości tej przypada na wywóz:

skór cielęcych solonych do Niemiec — 1.785 sztuk
skór bydlęcych solonych do Niemiec — 771 sztuk
skór końskich solonych do Gdańska — 77 sztuk

Ceny skór bez zmiany.




# Regularne połączenia okrętowe z Gdyni.

| Linje | Odjazdy statków | Armator | Makler |
|---|---|---|---|
| 1. Gdynia—Gdańsk—Tallinn—Helsingfors—Wyborg | raz na tydzień | Żegluga Polska S. A. Finska Angfartygs A. B. | Żegluga Polska P. A. M. |
| 2. Gdynia—Gdańsk—Kłajpeda—Kalmar—Karlskrona | raz na dwa tygodnie | Sjofartslinjen Sverige—Polen | Bergenske Baltic Tr. |
| 3. Gdynia—Gdańsk—Porty Bałtyckie—Porty Szwecji | raz na dwa tygodnie | Egon Line | Bergenske Baltic Tr. |
| 4. Gdynia—Stockholm | raz na tydzień | Nyman & Schultz | P. A. M. |
| 5. Gdynia—Gdańsk—Göteborg—Stavanger—Bergen—Trondheim | raz na dwa tygodnie | Bergenske—Stavangerske Ostersjölinjen | Bergenske Baltic Tr. |
| 6. Gdynia—Gdańsk—Oslo—Moss—Kambe—Drammen | raz na dwa tygodnie | Fred Olsen & Co | Bergenske Baltic Tr. |
| 7. Gdynia—Gdańsk—Hamburg | raz na 10 dni | Bat'a S. A. | P. A. M. |
| 8. Gdynia—Gdańsk—Hamburg | dwa razy na tydzień | Ernst Russ-Sartori & Berger—Johannes Ick—Mathies Reederei A. G. | Ferdynand Prowe, Behnke & Sieg Bergenske Baltic Tr. |
| 9. Gdynia—Gdańsk—Brema | raz na tydzień | Neptun Linie | Ferdynand Prowe |
| 10. Gdynia—Gdańsk—Kopenhaga | raz na tydzień | Det Forenede Dampskibs Selskabet | F. G. Reinhold |
| 11. Gdynia—Gdańsk—Kopenhaga—Porty francuskie | raz na 10 dni | Det Forenede Dampskibs Selskabet | F. G. Reinhold |
| 12. Gdynia—Gdańsk—Kopenhaga—Amsterdam | raz na tydzień | Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij | F. G. Reinhold |
| 13. Gdynia—Gdańsk—Rotterdam | raz na tydzień | Żegluga Polska S. A. | Żegluga Polska P. A. M. |
| 14. Gdynia—Gdańsk—Antwerpja—Rotterdam | raz na dwa tygodnie | Żegluga Polska S. A. | Żegluga Polska P. A. M. |
| 15. Gdynia—Gdańsk—Amsterdam—Dordrecht | raz na miesiąc | Żegluga Polska S. A. | Żegluga Polska P. A. M. |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 16. Gdynia—Gdańsk—Rotterdam—Antwerpja | dwa razy na tydzień | Norddeutscher Lloyd—Roland Linie — Neptun Linie | Ferdynand Prowe |
| 17. Gdynia—Londyn Gdańsk | raz na tydzień | Polsko-Brytyjskie Tow. Okręt.—Polska Zjednoczona Korpor. Bałtycka | dtto |
| 18. Gdynia—Hull—Gdańsk | raz na tydzień | Polsko Brytyjskie Tow. Okrętowe | dtto |
| 19. Gdynia—Gdańsk—Hiszpanja—Portugalja | raz na miesiąc | Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffsreederei | Bergenske Baltic Tr. |
| 20. Gdynia—Morze Śródziemne | raz na dwa tygodnie | Svenska Lloyd A. B. | Bergenske Baltic Tr. |
| 21. Gdynia—Porty włoskie | raz na dwa tygodnie | Det Forenede D/S | F. G. Reinhold |
| 22. Gdynia—Porty Lewantu | raz na 10 dni | Svenska Orient Linjen | Bergenske Baltic Tr. |
| 23. Gdynia Porty Południowo Zachodniej Afryki | raz na miesiąc | Rederiaktiebolaget Transatlantic | Bergenske Baltic Tr. |
| 24. Gdynia Kopenhaga — New-York— Halifax | raz na miesiąc | Polskie Transatlantyckie Tow. Okręt.—Linja Gdynia—Ameryka | P. A. M. |
| 25. Gdynia New-York | raz na dwa tygodnie | American Scantic Line | dtto |
| 26. Gdynia—Porty Golfu | raz na dwa tygodnie | W. Wilhelmsen—Svenska Amerika Mexiko Linjen | Bergenske Baltic Tr. |
| 27. Gdynia—Porty Golfu | raz na dwa tygodnie | Waterman Steamship Corp. | P. A. M. |
| 28. Gdynia Gdańsk—Brazylja—Argentyna | raz na miesiąc | Finnland Sydamerika Linjen | Bergenske Baltic Tr. |
| 29. Gdynia—Afryka Południowa—Australja | raz na miesiąc | W. Wilhelmsen — The Norwegian Africa & Australja Line | Bergenske Baltic Tr. P. A. M. |

## OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W R. 1932.

### Obrót towarowy zamorski w r. 1932.

Wobec tego, iż w nr. 1 „Biuletynu Informacyjnego" z dnia 12-go b. m.zaszły omyłki drukarskie w rubrykach statystycznych, podających obroty towarowe portu gdyńskiego w r. 1932, podajemy poniżej raz jeszcze obroty towarowe (zamorskie) naszego portu w r. 1932.

| Import (w tonach) | | Eksport (w tonach) | |
|---|---|---|---|
| ryż surowy | 44.755 | żyto | 1.628 |
| owoce świeże | 18.901 | ryż wyłuszczony | 5.650 |
| owoce suszone | 3.703 | mąka żytnia | 481 |
| orzechy i migdały | 192 | mąka ryżowa | 5.096 |
| kawa, kakao, herbata | 6.947 | ziemniaki | 6.733 |
| tytoń | 5.231 | cukier | 88.309 |
| napoje alkoholowe | 303 | napoje alkoholowe | 2.170 |
| ryby mrożone | 180 | bekony | 51.878 |
| śledzie solone | 8.289 | wędliny | 8.579 |
| fosforyty | 17.402 | drób bity | 460 |
| żużle Thomasa | 46.416 | masło | 143 |
| tłuszcze zwierz. sur. | 1.384 | jaja | 6.960 |

| | |
|---|---|
| skóry | 8.641 |
| nasiona oleiste | 19.368 |
| kamienie brukowe | 367 |
| oleje | 1.059 |
| żywica | 487 |
| asfalt | 62 |
| kauczuk | 2.323 |
| wyroby gumowe | 848 |
| saletra | 81 |
| glinka farbiarska | 266 |
| rudy żelazne | 30.858 |
| piryty | 27.529 |
| metale różne | 518 |
| żelastwo (złom) | 123.907 |
| miedź | 1.836 |
| wyroby metalowe | 1.790 |
| maszyny, aparaty i ich części | 1.556 |
| samochody i ich części | 671 |
| papier | 6.636 |
| bawełna | 26.839 |
| juta | 4.654 |
| wełna | 5.083 |
| celuloza | 2.434 |
| garbniki | 2.691 |
| jelita | 731 |
| różne | 7.949 |
| Razem | 432.887 |

| | |
|---|---|
| melasa | 7.400 |
| makuchy | 5.079 |
| kości, śrót kostny i mączka | 377 |
| tłuszcze zwierz. sur. | 78 |
| obuwie | 450 |
| słupy telegraficzne | 40.886 |
| deski i łaty | 47.133 |
| cement | 40 |
| węgiel (eksportowy) | 4.199.893 |
| węgiel bunkrowy | 152.266 |
| koks | 14.934 |
| sole potasowe | 7.303 |
| nawozy azotowe | 47.810 |
| szyny kolejowe | 18.122 |
| cynk | 10.943 |
| wyroby metalowe | 2.407 |
| papier | 5.903 |
| wyroby włókniste | 1.404 |
| celuloza | 7.613 |
| klepki | 1.228 |
| sól | 3.928 |
| różne | 8.116 |
| Razem | 4.761.400 |

## W SPRAWIE TRANZYTU BAWEŁNY DLA CZECHOSŁOWACJI.

Rozwijający się import bawełny przez Gdynię, który wynosił w ostatnich latach następujące ilości: w r. 1929 — 205 ton, w r. 1930 — 564 ton, w r. 1931 — 6.063 ton i w r. 1932 — 26.839 ton, zaniepokoił niemieckich kupców i maklerów bawełnianych w Bremie, tembardziej, że Gdynia staje się zwolna portem rozdzielczym dla przemysłu włókienniczego środkowej Europy, o czem świadczy tranzyt bawełny via Gdynia do Czechosłowacji i Austrji w r. 1932. W listopadzie ubiegłego roku członkowie bremeńskiej giełdy bawełnianej na licznych zebraniach specjalnie w tym celu zwołanych, obradowali nad sposobami przeszkodzenia rozwijającemu się tranzytowi bawełny do Czechosłowacji via Gdynia. W wyniku tych narad zwrócono się do kolei niemieckich z żądaniem wydatnej obniżki taryf kolejowych

na przewóz bawełny z Bremy do Czechosłowacji. Koleje niemieckie, idąc szybko i sprawnie na rękę sferom gospodarczym Bremy, obniżyły ostatnio stawki te bardzo znacznie.

W związku z powyższem prasa niemiecka daje wyraz swej nieukrywanej radości, że dzięki zniżkom taryfowym pokrzyżowano plany ściągnięcia do portu polskiego tranzytu bawełny dla Czechosłowacji. Wiadomość o znacznej obniżce taryf kolejowych niemieckich na bawełnę rozgłoszono przytem natychmiast zagranicą, a specjalnie w stanach południowych Ameryki Północnej.

Izba nasza żywi nadzieję, iż wysiłki sfer gospodarczych niemieckich, mających na celu uszkodzenie Gdyni, będą przez nasze sfery miarodajne należycie zaszachowane, celem otrzymania tranzytu bawełny dla Czechosłowacji w naszym porcie.

## KONFERENCJA Z FIRMĄ BAT'A.

Polski konsul w Morawskiej Ostrawie p. dr. Karol Ripa urządził w pierwszych dniach stycznia r. b. wycieczkę całego zespołu konsularnego do fabryki Bat'i w Zlinie. Wycieczka ta miała charakter wybitnie ekonomiczno - propagandowy, chodziło bowiem o to, aby firmę Bat'a zainteresować jeszcze w znaczniejszym stopniu wykorzystaniem portu gdyńskiego dla czeskiego eksportu wyrobów skórzanych oraz importu potrzebnych do fabrykacji surowców.

Na konferencji, odbytej z tej okazji z właścicielem firmy Bat'a oraz jej kilkoma dyrektorami, była poruszona sprawa eksportu wyrobów skórzanych przez Gdynię do Indyj Brytyjskich oraz krajów Ameryki Południowej. Rozpatrywaną była również sprawa likwidacji stałej drogi automobilowej z Czechosłowacji do Hamburga, a otworzenie takiej drogi do Gdyni, co tak dla Czechosłowacji jak i Polski byłoby rzeczą korzystną. W rezultacie konferencji p. Bat'a oświadczył, że zamierza w przyszłości uruchomić jeszcze jeden statek tak dla własnych korzyści, jako też chęci współpracy ze słowiańskim portem.

## PROTESTY WEKSLOWE W GDYNI W R. 1932.

W ciągu roku 1932 zaprotestowano na terenie Gdyni 10.408 sztuk weksli na ogólną sumę 3.165.198,41 zł. W porównaniu z r. 1931 (10.341 sztuk — 3.827.447 zł.) zaznaczył się spadek sumy zaprotestowanych weksli o 662.249 zł., czyli o 17%. Spadek protestów wekslowych przypisać należy zmniejszonym w roku ubiegłym obrotom kredytowym oraz surowej selekcji materjału wekslowego ze strony instytucyj finansowych. W poszczególnych miesiącach ub. r. protesty wekslowe przedstawiały się następująco:

| | sztuk | zł. |
|---|---|---|
| styczeń | 998 | 297.278,84 |
| luty | 937 | 334.222,44 |
| marzec | 935 | 265.355,94 |
| kwiecień | 919 | 237.880,18 |
| maj | 500 | 166.278,17 |
| czerwiec | 922 | 284.036,66 |
| lipiec | 870 | 242.764,97 |
| sierpień | 858 | 251.557,77 |
| wrzesień | 813 | 179.493,95 |
| październik | 814 | 257.163,31 |
| listopad | 948 | 352.523,86 |
| grudzień | 894 | 296.642,32 |
| Razem | 10.408 | 3.165.198,41 |

## SZYBKIE POCIĄGI DO GDYNI I HELU.

Międzydyrekcyjna konferencja kolejowa, zwołana przez Ministerstwo Komunikacji w grudniu 1932 r., opracowała wytyczne nowego rozkładu jazdy dalekobieżnych pociągów pasażerskich na okres 1933/34 roku, który wchodzi w życie z dniem 15 maja b. r. Nowy rozkład jazdy realizuje w znacznej mierze hasło „bliżej do morza". A więc przedewszystkiem znacznie przyśpieszone zostały pociągi pośpieszne Warszawa — Gdynia (Nr. 601/602) oraz Warszawa — Hel o 41 minut, zaś w kierunku odwrotnym o 48 min.

Poza tem w sezonie letnim wprowadzone zostaną nowe pociągi kąpielowe pośpieszne pod nazwą „Bałtyk" na linji Warszawa — Gdynia i osobowe na linji Gdynia — Hel.

Przyśpieszone zostaną również pociągi pośpieszne, kursujące między Warszawą, Toruniem i Gdynią. Poza tem pociągi pośpieszne, kursujące między Lwowem, Krakowem i Gdynią, skierowane przez odcinek Herby Nowe — Karsznice — Inowrocław nowej magistrali węglowej Górny Śląsk — Gdynia, przez co skrócono trasę tego pociągu o 118 km., zmniejszając znacznie opłatę za przejazd i skracając czas podróży między Katowicami a Gdynią o 78 minut, a zpowrotem o 66 minut. Te pociągi kursować będą w pełnym sezonie letnim do stacji Hel.

# ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIĄ – GDAŃSK

## ODJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

**Sailings from Gdynia and Danzig -- Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.**
(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Aenderungen vorbehalten).

### Do portów bałtyckich — Gdańsk — Tallinn — Helsingfors
### Baltic Ports — Danzig — Tallinn — Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Cieszyn z Gdyni 24. I. — z Gdańska 28. I.
s/s Poseidon z Gdyni 31. I. — z Gdańska 4. I.
s/s Sląsk z Gdyni 7. II. — z Gdańska 11. II.
s/s Poseidon z Gdyni 14. II. — z Gdańska 4. II.

### Do Rotterdamu — Rotterdam

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Sląsk z Gdyni 24. I. — z Gdańska 27. I.
s/s Tczew z Gdyni 13. I. — z Gdańska 3. I.
s/s Cieszyn z Gdyni 7. II. — z Gdańska 10. II.
s/s Tczew z Gdyni 14. II. — z Gdańska 17. II.

Ferdynand Prowe Gdynia

s/s Condor z Gdyni 26. I. — z Gdańska 28. I.
s/s Vulcan z Gdyni 30. I. — z Gdańska 1. II.
s/s Orest z Gdyni 2. II. — z Gdańska 4. II.
s/s Ibis z Gdyni 6. II. — z Gdańska 8. II.

### Do Amsterdamu — Amsterdam

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Pluto z Gdyni 29. I. — z Gdańska 1. II.

### Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Sląsk z Gdyni 24. I. — z Gdańska 27. I.
s/s Cieszyn z Gdyni 7. II. — z Gdańska 10. II.
s/s Sląsk z Gdyni 21. II. — z Gdańska 24. II.

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Condor z Gdyni 26. I. — z Gdańska 28. I.
s/s Ibis z Gdyni 6. II. — z Gdańska 8. II.

### Do Hamburga (Hamburg)

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Olga z Gdyni 24. I. — z Gdańska 28. I.
s/s Albert z Gdyni 28. I. — z Gdańska 1. II.
s/s J. C. Russ z Gdyni 31. I. — z Gdańska 4. II.

### Do Bremy (Bremen)

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Uranus z Gdyni 30. I. — z Gdańska 4. II.

## Do Londynu (London)

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Warszawa lub substyt. z Gdańska 1. II. — z Gdyni 2. II.
s/s Warszawa lub substyt. z Gdańska 15. II. — z Gdyni 16. II.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia lub substyt. z Gdańska 24. I. — z Gdyni 26. I.
s/s Baltonia lub substyt. z Gdańska 7. II. — z Gdyni 9. II.

## Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lwów z Gdańska 25. I. — z Gdyni 26. I.
s/s Lublin z Gdańska 1. II. — z Gdyni 2. II.
s/s Lwów z Gdańska 8. II. — z Gdyni 9. II.

## Do Manchester — Liverpool — Swansea

F. G. Reinhold Ltd.

**Uwaga:** Statek ładuje w Gdyni do zachodnich portów Anglji co 8—10 dni.
**Notice:** Steamer loads at Gdynia for West England about every 8—10 days.

## Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Havre — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjöld z Gdyni 2. II. — z Gdańska 6/7. II.

**Uwaga:** Statki ładują w Gdyni do portów francuskich co 8—10 dni.
**Notice:** Steamers load at Gdynia for France about every 8—10 days.

## Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s I. C. Jacobsen z Gdyni 25. I. — z Gdańska 28. I.

**Uwaga:** s/s Jacobsen z Gdyni w każdą środę — from Gdynia every Wednesday
z Gdańska w każdy czwartek — from Danzig every Thursday

## Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports).

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Jaederen z Gdańska 26. I. — z Gdyni 30. I.
s/s Ursa z Gdańska 9. II. — z Gdyni 13. II.

## Do Gothenburga i zachodnio-szweckich portów oraz Lubeki (Gothenburg — West-Swedish Ports — Lübeck).

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Jaederen z Gdańska 26. I. — z Gdyni 30. I.
s/s Ursa z Gdańska 9. II. — z Gdyni 13. II.

## Do Kłajpedy (Memel) — Kalmaru (Kalmar) — Karlskrony (Carlskrona)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm z Gdyni 30. I.

## Do Oslo i wschodnio-norweskich portów (Oslo and East-Norway Ports).

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus z Gdańska 23. I. — z Gdyni 27. I.
s/s Akershus z Gdańska 7. II. — z Gdyni 10. II.

**Do Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbony — Sevilli — Gibraltaru— Casablanca oraz innych hiszpańskich i marokańskich portów.**
(Pasajes — Bilbao — Oporto — Lisbon — Seville — Gibraltar — Casablanca — Spanish and Marocco Ports).

Bergenske Baltic TransportsLtd.

s/s Mellila z Gdańska 8/15. II. — Gdyni 15. II.

**Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego**
(Algeria — Egypt — Palestina — Syria — Turkey — Greece — Black Sea Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Erland z Gdyni 30. I. — z Gdańska 31. II.
m/s Gotland z Gdyni 8. II. — z Gdańska 10. II.

**Do Nowego Yorku (New York)**

American Scantic Line

s/s Scanyork z Gdyni 7. II.
s/s Scanmail z Gdyni 11. II.
s/s Scanpenn z Gdyni 24. II.

**Do Nowego Yorku (New York) — Halifax**

Linja Gdynia — Ameryka

s/s Pułaski z Gdyni 8. II.
s/s Pułaski z Gdyni 15. III.

**Do Rio de Janeiro — Santos — Buenos Aires**

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Mercator — w końcu stycznia/na początku lutego.
— End of January/Beginning of February.

**Do Afryki Południowej i Australji—South Africa and Australia**

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Troya około (about) — z Gdyni 24. I.
m/s Taronga — z Gdyni 10/15. II.
m/s Gunaren — z Gdyni w końcu stycznia/na początku lutego

---

## ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA

### Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten)

**Nowy York (New York) — Gdynia**

American Scantic Line

| Sailings from New York<br>Odjazdy z Nowego Yorku | Due to arrive at Gdynia<br>Oczekiwane w Gdyni |
|---|---|
| s/s Scanmail 14. I. | s/s Scanmail 29. I. |
| s/s Scanpenn 28. I. | s/s Scanpenn 12. II. |
| s/s Scanyork 15. II. | s/s Scanyork 2. III. |

Linja Gdynia — Ameryka

z N. Yorku s/s Pułaski 21. I. — przyjazd do Gdyni 2. II.
z N. Yorku s/s Pułaski 24. II. — przyjazd do Gdyni 8. III.

**Hamburg — Gdynia — Gdańsk (Danzig)**

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Hamburga s/s Albert 25. I. — przyjazd do Gdyni 28. I.
z Hamburga s/s J. C. Russ 28. I. — przyjazd do Gdyni 31. I.

**Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)**

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

z Rotterdamu — s/s Tczew — 27. I.
z Rotterdamu — s/s Śląsk — 3. II.
z Rotterdamu — s/s Tczew — 10. II.

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Rotterdamu — s/s Vulcan 24. I. — przyjazd do Gdyni 30. I.
z Rotterdamu — s/s Orest 28. I. — przyjazd do Gdyni 2. II.
z Rotterdamu — s/s Ibis 31. I. — przyjazd do Gdyni 6. II.

**Brema (Bremen) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)**

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Bremy — s/s Uranus 26. I. — przyjazd do Gdyni 30. I.

**Antweprja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)**

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

z Antwerpji — s/s Śląsk 1. II.
z Antwerpji — s/s Cieszyn 15. II.

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Antwerpji s/s Ibis 28. I. — przyjazd do Gdyni 6. II.

**Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia**

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

z Londynu s/s Warszawa 26. I. — przyjazd do Gdańska 29. I.
z Londynu s/s Warszawa 9. II. — przyjazd do Gdańska 12. II.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

| | |
|---|---|
| Oczekiwane w Gdańsku | Oczekiwane w Gdyni |
| Expected at Danzig | Expected at Gdynia |
| s/s Baltonia 28. I. | s/s Baltonia 26. I. |

**Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia**

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd).

z Hull s/s Lublin 26. I. — przyjazd do Gdańska 29. I.
z Hull s/s Lwów 2. II. — przyjazd do Gdańska 5. II.

**Bordeaux — La Palice — Le Havre — Dunkierka — Gdańsk — Gdynia**
Bordeaux — La Palice — Le Havre — Dunkirk — Danzig — Gdynia

F. G. Reinhold Ltd.

| | |
|---|---|
| z-from | z-from |
| Bordeaux — La Palice | Havre — Dunkirk |
| s/s Skjolt — około (about) 26/27 I. | s/s Skjolt — około (about) 31. I. / 2. II. |
| s/s Seine — około (about) 9/10 II. | s/s Seine — około (about) 14/16. II. |

## Manchester — Liverpool — Swansea — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

F. G. Reinhold Ltd.

| ładuje — loads at Manchester około — about | ładuje — loads at Liverpool około — about | ładuje — loads at Swansea około — about |
|---|---|---|
| s/s Hjortholm 18/19. I. | 20/28. I. | 30/31. I. |
| s/s Hindsholm 26/27. I. | 28. I. / 4. II. | 6/7 II. |

## Włochy (Italy) — Genua (Genoa) — Livorno (Leghorn) — Neapol (Naples) — Sycylja (Sicily) — Catania — Messyna — (Messina) — Palermo — Kopenhaga (Copenhagen) — Gdynia.

F. G. Reinhold Ltd.

| z-from | s/s Tula | s/s Minsk |
|---|---|---|
| Naples | — | 25. |
| Leghorn | — | 27. |
| Genoa | — | 28. |
| Catania | 19. I. | — |
| Messina | 20. I. | — |
| Palermo | 21. I. | — |
| due at Gdynia | 6. II. | — |

## Portugalja (Portugal) — Kopenhaga (Copenhagen) — Gdynia

F. G. Reinhold Ltd.

| from Lisbon about | from Oporto about | at Gdynia about |
|---|---|---|
| s/s Charkow 17. I. | 18. I. | 25. I. |
| s/s Tomsk 23. I. | — | — |
| s/s Tula 29. I. | 30. I. | 6. II. |

## Morze Śródziemne — Kopenhaga — Gdynia — Gdańsk

Mediterranean Sea — Copenhagen — Gdynia — Danzig

(Marseilles, Genoa, Leghorn, Naples, Catania, Messina, Palermo, Tarragona, Valencia, Malaga, Cadiz, Tunis, Algiers, Casablanca, Lisbon, Oporto, Madeira)

F. G. Reinhold Ltd.

| z — from | s/s Tula about | s/s Minsk about |
|---|---|---|
| Tarragona | — | 1. II. |
| Valencia | 25. I. | 2. II. |
| Malaga | 27. I. | — |
| Cadiz | 28. I. | — |
| at Gdynia | 6. II. | 14. II. |

## Sycylja — Gdynia — Gdańsk
## Sicily — Gdynia — Danzig

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Frisia — ładuje (loads) 26/28. I. — przyjazd do Gdyni 14. II.
s/s Bernicia/Scotia — ładuje (loads) 9/11. II. — przyjazd do Gdyni 25. II.

## Hiszpania — Gdynia — Gdańsk
## Spain — Gdynia — Danzig

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Caledonia — ładuje (loads) 31. I. — 6. II.
s/s Galia — ładuje (loads) 6. II. — 11. II.

**Palestyna (Haifa-Jaffa) — Gdynia**
Palestine (Haifa-Jaffa) — Gdynia

Svenska Orient Linien — Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Gotland — ładuje (loads) w Haifa 16/19. I. — przyjazd do Gdyni 8. II.
m/s Nordland — ładuje (loads) w Haifa 22/25. I. — przyjazd do Gdyni 15. II.
m/s Blaland — ładuje (loads) w Haifa 5/9. II. — przyjazd do Gdyni 1. III.

**Porty Golfu — Gdynia**
**Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia**

Bergenske Baltic Transports Ltd.

| Due to sail: Wychodzi z - from | New Orleans | Galveston Houston | Savannah |
|---|---|---|---|
| m/s Toledo | — | 15. I. | 21. I. |
| m/s Blankaholm | 18. I. | 25. I. | 21. I. |
| m/s Tampa | 28. I. | 5. II. | — |
| m/s Stureholm | 8. II. | 15. II. | — |
| s/s Topeka | 18. II. | 25. II. | — |

**Rio de Janeiro — Gdańsk (Danzig) — Gdynia**

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Bore VIII. — ładuje ca 15. I. — przyjazd do Gdyni 15. II.
s/s Orient — ładuje ca 15. II. — przyjazd do Gdyni 17. III.

**Buenos Aires — Gdańsk (Danzig) — Gdynia**

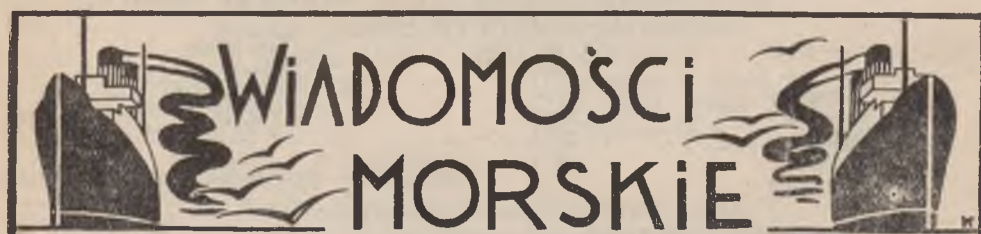
Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Orient — odjeżdża z Buenos Aires 15. II. — przzjazd do Gdyni 17. III.

**Australja — Gdynia**

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Taronga — wychodzi z Sydney 21. XII. — przyjazd do Gdyni 10 15. II.




**OBROTY TOWAROWE PORTU GDAŃSKIEGO W 1932 ROKU.**

W roku sprawozdawczym ogólny obrót towarowy portu gdańskiego wynosił 5.477.011 ton, w tem 5.047.949 ton w eksporcie i 429.062 ton w imporcie.

Przeładowano następujące towary:

| | import | eksport |
|---|---|---|
| | (w tonach) | |
| produkty spożywcze | 81.592 | 559.783,2 |
| produkty zwierzęce | 29.756,8 | 24.657,2 |

| | | |
|---|---|---|
| materjały i wyroby drzewne | 18.550,8 | 559.889,5 |
| materjały budowlane i wyroby ceramiczne | 6.141 | 4.180,6 |
| paliwa | 110.639,9 | 3.814.209,3 |
| materjały chemiczne | 39.649,5 | 54.657,6 |
| rudy i metale | 120.680,8 | 23.032 |
| papier i wyroby z papieru | 8.347,6 | 6.861,7 |
| materjały włókniste | 12.720,8 | 533,6 |
| odzież i galanterja | 20,7 | 234,2 |

W porównaniu z rokiem 1931 obroty portowe zmniejszyły się o 2.853.494 ton, w tem w eksporcie o 2.528.256 ton, w imporcie zaś o 325.238 ton. Obroty portowe Gdańska w ostatnich latach były następujące: w 1929 — 8.559.650, w 1930 — 8.213.093 ton, w 1931 — 8.330.505 ton, w 1932 — 5.477.011 ton.

## OBLICZANIE SKŁADEK UBEZPIECZENIOWYCH W PORCIE HAMBURSKIM.

Uchwała zarządu ubezpieczalni z dn. 27 lutego 1904 r., przyznająca obniżenie składek w razie unieruchomienia statku dłużej niż 14 dni w wypadkach, jeśli przy unieruchomieniu statku zatrudnia się mniej niż $^1/_6$ załogi, praktycznie w obrębie portu hamburskiego nie jest stosowaną, gdyż obliczenia składek przez daną ubezpieczalnię, dokonywują się przeważnie w ten sposób, że wszystkie statki przesyłają ubezpieczalni co kwartał wykaz załogi (Besatzungs-Nachweis), w którym dokładnie podane jest ilu ludzi i przez jaki okres czasu było zatrudnionych na statku. Jedynie w bardzo rzadkich wypadkach, gdy takiego wykazu statek nie prześle, ubezpieczalnia oblicza stawki na podstawie własnego oszacowania ilości i czasu zatrudnienia załogi, uwzględniając przytem okres unieruchomienia statku.

## POLSKI WĘGIEL BUNKROWY W PORCIE AMSTERDAMSKIM.

Holenderska firma „De Humber" Handelsmaatschappij w Amsterdamie, Singel 116, posiadająca reprezentację polskich kopalń węgla „Skarboferm" na Holandję, urządziła na wynajętym, pospołu z firmą S. Gokkes, placu w porcie amsterdamskim stację dla bunkrowania statków.

Korzystanie, w razie potrzeby i okazji, z usług nowopowstałej stacji bunkrowej w Amsterdamie przez statki obce oraz polskie, w czasie ich pobytu w danym porcie, przyczyni się niemało do zbytu polskiego węgla na obczyźnie.

## WIADOMOŚCI ZE SZCZECINA.

* Bezrobocie wśród oficerów marynarki handlowej i marynarzy w Szczecinie jest bardzo duże. Z początkiem grudnia ub. r. zarejestrowanych było w Szczecinie bezrobotnych: 185 kapitanów i oficerów marynarki handlowej, 195 mechaników okrętowych, 116 kucharzy i stewardów oraz 1.150 marynarzy i palaczy.

* Szczecińska stocznia „Oderwerke" otrzymała po dłuższych staraniach zlecenie na dokonanie przeróbek na statku „Hansestadt

Danzig". W Szczecinie panuje zadowolenie, że rząd niemiecki postarał się w ten sposób o pracę dla jedynej większej stoczni, jaka jeszcze znajduje się w Szczecinie w ruchu.

* Z 400.000 BRT., przeznaczonych w Niemczech na demontaż, przypada 15.050 na statki floty szczecińskiej. Z tego 12.850 BRT. przypadających na 5 statków, oddane zostaną celem dokonania demontażu stoczniom szczecińskim: „Oderwerke" i „Merkurwerft". Szósty statek o pojemności 2.200 BRT., zostanie zdemontowany w Rostock, albo w Szczecinie, o ile rokowania o oddanie tej pracy jedynej ze stoczni szczecińskiej, zakończą się pomyślnym wynikiem.

* W Berlinie ma powstać niemiecko - litewska Izba Handlowa, której zadaniem ma być ożywienie niemiecko - litewskich stosunków handlowych. Izba Handlowa w Szczecinie zabiega o uzyskanie w projektowanej Izbie kilku miejsc, wychodząc z założenia, że interesy Szczecina, jako portu, przez który przechodzi gros obrotu towarowego niem. - litewskiego, muszą znaleźć należyte uwzględnienie.

* Komunikację pasażerską między Rzeszą a Prusami Wschodniemi, czyli t. zw. „Seedienst Ostpreussen" utrzymują na rachunek rządu Rzeszy i Prus towarzystwa okrętowe: „Norddeutscher Lloyd" w Bremie i „Braeuntich" w Szczecinie. Z opublikowanej statystyki wynika, że w r. 1932 przewieziono w obydwu kierunkach 56.700 pasażerów, czyli cokolwiek mniej, niż w r. 1931, w którym to roku przewieziono ogółem 57.471 osób. Statki kursowały między Swinemünde, Sopotami, Piławą i Kłajpedą. W r. 1933 projektowane jest włączenie do rejsów również Warnemunde i Binz na wyspie Rugji, co ma przyczynić się do ożywienia ruchu turystycznego do Prus Wschodnich.

## OBROTY TOWAROWE PORTU SZCZECIŃSKIEGO W R. 1932.

W roku 1932 przeszło przez port szczeciński 3.287.000 ton, w tem w imporcie 2.239.000 ton, w eksporcie zaś 1.048.000 ton. W porównaniu z rokiem 1931 oznacza to spadek o 480.162 ton. W ostatnich trzech latach przeładowano głównie następujące towary:

**Import:**

| | 1932 ton | 1931 ton | 1930 ton |
|---|---|---|---|
| żużle i ruda | 225.000 | 632.811 | 852.510 |
| węgiel i koks | 815.000 | 591.363 | 821.706 |
| budulec | 250.000 | 143.233 | 247.357 |
| zboże | 30.000 | 41.509 | 50.793 |
| nasiona oleiste | 214.000 | 166.747 | 141.460 |
| śledzie | 47.000 | 55.116 | 65.918 |
| masło | 30.000 | 31.100 | 33.272 |
| kamienie i ziemie | 91.000 | 96.322 | 131.217 |
| nawozy | 102.000 | 106.831 | 164.860 |
| żelazo, wyroby żel. i maszyny | 60.000 | 75.436 | 159.164 |
| papier i papa | 19.000 | 19.947 | 19.705 |
| celuloza | 20.000 | 26.515 | 37.098 |

**Eksport:**

| | | | |
|---|---|---|---|
| zboża | 281.000 | 352.564 | 867.736 |
| mąka | 76.000 | 98.663 | 92.133 |
| dekstryna i mączka | 42.000 | 36.075 | 33.248 |
| cukier | 74.000 | 233.796 | 247.526 |
| cement | 8.000 | 29.296 | 29.355 |
| materjały palne | 160.000 | 201.006 | 80.081 |
| superfosfat | — | 19.183 | 21.840 |
| żelazo i maszyny | 70.000 | 98.828 | 102.164 |
| cynk i ołów | 9.000 | 23.704 | 50.944 |
| papier i papa | 54.000 | 92.904 | 78.956 |
| budulec | 15.000 | 18.217 | 12.296 |
| ziemniaki | 13.000 | 29.632 | 1.745 |

W ostatnich trzech latach przeładowano następujące ilości towarów: w 1930 — 4. 888.130 ton, w 1931 — 3.767.162 ton, w 1932 — 3.287.800 ton.

## ZMIANA W TARYFIE OPŁAT ZA ŁAMANIE LODU W SZCZECINIE.

Taryfa opłat za łamanie lodu obowiązuje na linji Szczecin — Swinemünde w okresie od 15 grudnia do 19 marca włącznie. W wydaniu taryfy na sezon bieżący wprowadzono zmianę w wyjątkach od opłat, przewidzianych w grupie B. Zmiana polega na tem, że dla topniwa (Schmelzmaterialien) przyznanie opłaty zniżonej w wysokości 1 fen. za 100 kg. uzależniono od warunku, aby wymieniony towar stanowił więcej niż połowę ładunku okrętowego, podczas gdy poprzednio wymagany był ładunek całookrętowy. Nowoobowiązująca taryfa jest do przejrzenia w biurze Izby.

## RUCH PORTOWY W KRÓLEWCU.

W miesiącu grudniu ub. r. weszło do portu w Królewcu 140 statków o pojemności 180.258 m³, podczas gdy w tym samym miesiącu 1931 roku zawinęło 106 statków o pojemności 130.512 m³. W miesiącu sprawozdawczym opuściło port 167 statków, w tem 44 żaglowce.

Wśród towarów przywiezionych znajdowały się: węgiel 37.300 ton, koks 2.400 ton, brykiety 1.200 ton, oleje mineralne 2.800 ton, siarka 7.800 ton, tomasyna 4.000 ton, pasza 5.200 ton, drzewo użytkowe 1.100 ton, drzewo tarte 280 sztandartów, strączkowe 2.600 ton, śledzie 6.006 całych beczek i 1.451 półbeczek, papierówka 1.200 sążni, makuchy, cement, sól, wapno, kreda i owoce południowe w mniejszych ilościach.

Statystyka, dotycząca towarów eksportowanych, nie jest publikowana. Ze statków wychodzących z Królewca było 64 próżnych z przeznaczeniem do Gdańska. Wywóz zboża, jak i celulozy, był stosunkowo ożywiony. Poza tem odeszło: 6 parowców ze zbożem do Szlezwiku - Holsztyna i portów duńskich, 7 parowców do Hamburga, 2 parowce do Anglji i Francji, 1 żaglowiec motorowy z ładunkiem celulozy do Anglji.

## RUCH STATKÓW W HAMBURGU, ANTWERPJI, NEW-WATERWAY I ROTTERDAMIE W 1932 ROKU.

| | | ilość statków | ton. netto |
|---|---|---|---|
| **Hamburg.** | | | |
| | 1931 | 20.498 | 20.970.412 |
| | 1932 | 18.629 | 18.258.158 |
| | różnica | 1.869 | 2.712.254 |
| **Antwerpja.** | | | |
| | 1931 | 10.559 | 19.030.091 |
| | 1932 | 9.407 | 16.716.734 |
| | różnica | 1.152 | 2.313.357 |
| **New - Waterway.** | | | |
| | 1931 | 13.641 | 22.616.073 |
| | 1932 | 11.657 | 18.214.460 |
| | różnica | 1.984 | 4.401.613 |
| **Rotterdam.** | | | |
| | 1931 | 11.068 | 17.532.245 |
| | 1932 | 9.542 | 14.160.429 |
| | różnica | 1.526 | 3.371.816 |

## OBROTY PORTOWE KOPENHAGI W 1932 ROKU.

W roku sprawozdawczym zawinęło do portu kopenhaskiego 22.740 statków o pojemności 6.343.852 N. R. T., podczas gdy w roku 1931 zawinęło 22.497 statków o pojemności 6.596.601 N. R. T. Oznacza to spadek w 1932 roku o 252.749 N. R. T.

# WIADOMOŚCI CELNE EKSPORTOWE I IMPORTOWE

## POLSKO - NIEMIECKIE POROZUMIENIE KONTYNGENTOWE.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu komunikuje, iż w porozumieniu polsko - niemieckiem z dnia 31 grudnia 1932 r. Polska uzyskała następujące kontyngenty przywozowe do Niemiec: masło, przędza wigonjowa i kamgarn.

Artykuły powyższe, począwszy od dnia 7 stycznia b. r. będą mogły być wywożone do Niemiec na następujących warunkach:

**Masło** (poz. 134 niemieckiej taryfy celnej): kontyngent od ogólnego zakazu przywozu w Niemczech; masło importowane z Polski do Niemiec na poczet kontyngentu, podlegać będzie niemieckiej taryfie ogólnej, t. j. cłu w wysokości 100 Mk. od 1 kwintala. W okresie od 7 — 31 stycznia b. r. masło wywożone będzie mogło być tylko przez niemieckie urzędy celne w N. Zbąszyniu (Neu-Bentschen) i Pile (Bahnhof Schneidemuhl). Od 1 lutego b. r. wywóz do Niemiec będzie mógł być kierowany przez wszystkie urzędy celne na granicy polsko - niemieckiej i wpuszczany tam będzie na podstawie zaświadczeń, które wydawane będą przez polskie Ministerstwo Przemysłu i Handlu.

**Przędza wigonjowa:** kontyngent przyznany został na przędzę bawełnianą z domieszką wełny (Garne aus Baumwolle gemischt mit Wolle) do Nr. 17 ang.: a) pojedyńczą, surową z poz. 440 (al. 1 i 2 niemieckiej taryfy celnej i b) pojedyńczą, farbowaną z poz. 441 niemieckiej taryfy celnej. Przędza powyższa wpuszczana będzie do Niemiec, w ramach kontyngentu, wg. ceł ogólnej taryfy celnej niemieckiej (w stosunku do przywozu z Polski poza powyższym kontyngentem obowiązywać będą cła z Obertarif). — Przędza wigonjowa, przywożona wg. normalnej taryfy celnej, wpuszczana będzie do Niemiec, tylko przez niemieckie urzędy celne w Berlinie (Zollamt Berlin - Packhof) oraz we Wrocławiu (Breslau, Zollamt Hauptbahnhof - West). Kontyngent, przyznany Polsce w stosunku rocznym dzielony będzie na kontyngenty dwumiesięczne. Podany wyżej urząd celny w Berlinie prowadzić będzie kontrolę wykorzystywania kontyngentów. Pozwolenia na przywóz nie będą wymagane; dla uniknięcia natomiast ryzyka zatrzymania na granicy transportów przędzy z powodu wyczerpania kontyngentu na odpowiedni okres, przewidziana jest następująca technika: na zapytanie eksportera polskiego urząd celny w Berlinie (Zollamt Berlin - Packhof) zobowiązany będzie za zwrotem kosztów porta, udzielić informacji na piśmie co do tego, jaki kontyngent przędzy jest jeszcze wolny na bieżący okres dwumiesięczny. Na podstawie zawiadomienia tegoż urzędu celnego eksporter będzie mógł wywieźć odpowiedni transport przędzy do Niemiec, przyczem transport taki zostanie wpuszczony nawet w takim wypadku, jeśli w międzyczasie (w okresie od daty zawiadomienia przez urząd celny niemiecki do czasu nadania do odprawy celnej odnośnego transportu przędzy) kontyngent na wzmiankowany okres zostanie wyczerpany. Informacja, udzielona przez urząd celny w Berlinie ważna jest również dla wywozu przez urząd celny we Wrocławiu (ten ostatni urząd informacyj co do stanu kontyngentu nie będzie udzielał).

**Przędza czesankowa** (kamgarn): wpuszczona będzie do Niemiec w ramach kontyngentu, wg. ceł normalnej taryfy niemieckiej (obecnie przywóz z Polski podlega cłu z Obertarif) poz. 422, 423 niemieckiej taryfy. Przędza czesankowa, przywożona na powyższy kontyngent, wpuszczana będzie do Niemiec tylko przez urzędy celne w N. Zbąszyniu (Zollamt Neu-Bentschen) oraz w Bytomiu (Zollamt Beuthen - Bahnhof). Podobnie jak dla przędzy wigonjowej, kontyngenty wyznaczone będą na okresy dwumiesięczne; kontrola wyzyskiwania kontyngentów prowadzona będzie przez urząd celny w N. Zbąszyniu. Poza tem przewidziana jest technika zawiadamiania przez urząd celny w N. Zbąszyniu, co do stanu wyzyskania kontyngentu, tak samo, jak przy przędzy wigonjowej, z tem, że zawiadomienie urzędu celnego w N. Zbąszyniu ważne jest również dla wywozu przez wyżej wymieniony urząd celny w Bytomiu (Zollamt Beuthen Bahnhof).

**Cło na bawełnę.** W okresie 1932 r. stosowane było przy imporcie bawełny do Polski cło ulgowe w wysokości 1 zł. od 100 kg., niezależnie od tego, czy bawełna było sprowadzana drogą morską czy

lądową. Od dnia 1 stycznia 1933 r. cło ulgowe na bawełnę sprowadzaną drogą lądową automatycznie podnosi się do 6 zł. za 100 kg.; cło ulgowe na bawełnę sprowadzaną drogą morską, pozostaje bez zmiany.

**WIADOMOŚCI Z RYNKU BEKONOWEGO.**

Ceny bekonów na Giełdzie Londyńskiej w dniu 13 b. m. nie wykazywały większych zmian w notowaniach, kształtując się naogół na poziomie poprzedniego tygodnia. Po ostatnich ciągłych zniżkach, nastąpiło ustabilizowanie się cen przy tendencji mocniejszej.

Notowano w sh. za 1 cwt:

| | | |
|---|---|---|
| bekon | angielski | 84 — 100 |
| „ | kanadyjski | 40 — 48 |
| „ | duński | 46 — 56 |
| „ | holenderski | 36 — 46 |
| „ | estoński | 40 — 44 |
| „ | litewski | 36 — 43 |
| „ | polski | 36 — 42 |
| „ | szwedzki | 43 — 50 |
| „ | irlandzki | 50 — 66 |
| „ | łotewski | 41 — 43 |

Bekony polskie notowano w Hull 40 — 42; w Liverpool 36 — 42; w Cardiff 47 — 49. Dowozy do Londynu w tygodniu sprawozdawczym wyniosły ogółem 97.568 cwt., z czego na Danję przypada 23.073; na Szwecję 7.450; na Polskę 20.797; na Holandję 11.613; na Litwę 25.423. W dniu 10/12 stycznia b. r. wysłano z Polski do Anglji ogółem 11.796 balotów, z których 8.175 bal. z przeznaczeniem do Londynu.

Bekon duński cieszył się ostatnio dobrym popytem, szczególnie gatunek „heavy". Popyt na bekon polski był również dobry, przy cenach utrzymanych i mocniejszej tendencji. Według danych Polskiego Związku Bekonowego,ubój polski za czas od 10 — 17 stycznia wyniósł 12.179 sztuk, co w porównaniu z poprzednim tygodniem stanowi spadek o ca 3.000 sztuk.

Dla informacji należy przytoczyć, że całkowite dowozy bekonów do Londynu w miesiącu grudniu ub. roku wynosiły 828.719 cwt. wobec 1.980.866 cwt. w tym samym miesiącu roku ubiegłego i 1.005.061 cwt. w roku 1930.

**MOŻLIWOŚCI EKSPORTU FILCÓW DO MEKSYKU.**

Polska dostarczała w swoim czasie dość poważne ilości filców do Meksyku, przyczem artykuł ten był dobrze wprowadzony na wspomnianym rynku. Ze względów konjunkturalnych w ostatnich latach eksport polski zmalał, obecnie jednak, jak sygnalizuje Państwowy Instytut Eksportowy, firmy meksykańskie wykazują ponowne zainteresowanie importem filcu z Polski.

**EKSPORT KONI NA RYNEK SZWAJCARSKI I WŁOSKI.**

Roczne zapotrzebowanie Szwajcarji szacowane jest na 8.000 sztuk koni, w tem 2.000 koni wierzchowych i 6.000 roboczych. Uzyskany przez Polskę w maju r. ub. kontyngent przywozowy został do listopada wyczerpany tylko w połowie, co spowodowane zostało niską jakością wysłanych partyj, a w związku z tem niezadowoleniem

odbiorców szwajcarskich dostawami polskiemi. Widoki powodzenia na rynku szwajcarskim mogą mieć polskie konie robocze, eksport jednak musi być należycie zorganizowany i prowadzony planowo, a przedewszystkiem dostarczany towar winien być pierwszorzędny pod względem jakości.

Na rynku włoskim istnieją dla Polski możliwości zbytu koni roboczych ciężkich, średnich, oraz małych koników miary do 130 cm., na które istnieje we Włoszech duże zapotrzebowanie. Sezon importowy rozpoczyna się z początkiem roku kalendarzowego. Należy jednak zaznaczyć, że nieodzownym warunkiem zdobycia rynku włoskiego jest również wysoka jakość wysyłanych transportów.

## ZMIANY CELNE ZAGRANICĄ W LISTOPADZIE 1932 R.

**Argentyna.** Z mocą obowiązującą od 15 listopada 1932 r. zawarty został na okres 6-ciu miesięcy prowizoryczny traktat handlowy z Chile.

**Austrja.** Na skutek interwencji przemysłowców meblowych import mebli ma być znacznie ograniczony, jak również prawdopodobną jest zwyżka cła na te artykuły. Pertraktacje wiedeńskiej Izby Handlowej z Izbami prowincjonalnemi i związkami branżowemi doprowadziły do projektu wykreślenia około 40 pozycyj z wprowadzonej przez rząd austrjacki listy towarów objętych reglamentacją. Ostateczny rezultat będzie wiadomy po zakończeniu toczących się obrad z Węgrami, Czechosłowacją i Polską. Ustanowiona została wartość szacunkowa, służąca za podstawę przy pobieraniu podatku obrotowego dla całego szeregu towarów. W d. 1 listopada zawarta została nowa umowa z Węgrami, dotycząca obopólnego importu towarów. Również z początkiem listopada r. b. rozpoczęły się rokowania z Polską i Niemcami, dotyczące preferencyj dla Austrji. Takie same rokowania z Francją rozpoczęły się z początkiem grudnia r. b. Umowa clearingowa z Węgrami przedłużona została do 30 listopada. Weszła w życie z dniem 5 listopada 1932 r. dodatkowa umowa do nawigacyjno - handlowego traktatu z Włochami, która zapewniła cały szereg zmian celnych dla obu państw. Ukończone zostały rokowania traktatowo - handlowe z Węgrami. Stosunek zamienny towarów obu państw przedstawia się jak 1 : 5. W ogólności ustanowiony został ilościowo import najważniejszych towarów.

**Belgja.** Podzielone zostały kontyngenty na świeże ryby na czwarty kwartał pomiędzy poszczególne państwa. Ze strony komitetu dla popierania wolnego handlu poczynione zostały starania w celu uzyskania skontyngentowania importu obuwia.

**Czechosłowacja.** W stosunku do udzielania pozwoleń na ulgowy import maszyn dla celów przemysłowych, wprowadzono zaostrzenia, wyrażające się tem, że przy imporcie powyższych artykułów wymagane jest zaświadczenie, stwierdzające, że maszyny te nie są produkowane w kraju, i że przeznaczone są dla celów stworzenia nowego lub rozbudowania już istniejącego przemysłu. Podjęte zostały na nowo rokowania gospodarczo - handlowe z Austrją, przewidujące cały szereg zmian celnych. Systemem pozwoleniowym objęty został import butelek izolacyjnych.

Z dniem 10 listopada 1932 r. ustanowione zostały dodatkowe cła na niektóre rodzaje zboża, mąkę i produkty młyńskie. Przedstawiają się one następująco: pszenica 25 Kc (bez zmiany), żyto 58 Kc (dotychczas 48 Kc), jęczmień 36 Kc ((bez zmiany), owies 34 Kc (bez zmiany) i mąka oraz produkty młyńskie 65 Kc (dotychczas 63 Kc).

Ministerstwo Finansów wygotowało projekt podwyższenia ceł na niektóre artykuły spożywcze, w pierwszym rzędzie na niektóre artykuły kolonjalne i owoce południowe, podwyższonych ma być około 60 pozycyj taryfy celnej; cła te mają mieć charakter fiskalny. Między innemi ma nastąpić podwyżka na ryż z 8,10 na 16,20 Kc, na jaja z 64 na 128 Kc, na masło z 210 na 313 Kc, na tłuszcz wieprzowy z 150 na 300 Kc.

**Danja.** Duńskie ministerstwo handlu opracowało projekt, który przewiduje znaczne rozluźnienie reglamentacyj importowych.

**Finlandja.** Rada Ministrów zarządziła dalsze zmiany celne. i tak podwyższono cło na żarówki z 10 na 30 Fmk za kg oraz na aparaty radjowe z 12 do 26 Fmk za kg. Natomiast zniżono równocześnie cło na jelita (z wyjątkiem suszonych, które nadal opłacają 9 Fmk za kg) do 4,50 Fmk za kg, oraz cło na cykorję suszoną do 1 Fmk za kg. Upoważniony został rząd do wprowadzenia jaknajdalej idących zarządzeń dumpingowych w stosunku do państw, które w jakikolwiek sposób utrudniają eksport towarów fińskiego pochodzenia.

Przedłożony został parlamentowi projekt ustanowienia dodatkowej opłaty od towarów zarówno importowanych, jak eksportowanych na rok 1933 w wysokości 2% od wartości.

**Francja.** Na mocy dekretu, ogłoszonego w „Journal Officiel" z dnia 3 listopada 1932 r., zmieniona została opłata statystyczna od cebuli w ten sposób, że opłata ta wynosi nie jak dotychczas 70 cent. od paczki, której waga nie przekracza 55 kg brutto, lecz 70 cent. od 10 paczek. Zniesione zostały opłaty wyrównawcze w stosunku do państw o zdeprecjonowanej walucie na owies i kartofle, oleje, żelazo i stal, taśmy do wyrobu kapeluszy, inne niż z jedwabiu sztucznego.

Rozporządzeniem z dnia 20 listopada skontyngentowany został import kawy. Rozporządzeniem z dnia 19 listopada ustanowiono podwyższenie cła na drzewo, pozycja 128 drewno nieobrobione (okrąglaki) z 3,25 na 5 fr, poz. 128 bis podkłady kolejowe z 6 na 11 fr, poz. 133 stemple, pale z 1,50 na 2 fr. Jednocześnie wprowadzono dodatkowy kontyngent na rok bieżący na drewno czerwone wyłącznie drogą morską do podziału pomiędzy Szwecję, Finlandję, Łotwę, Norwegję i Polskę, przyczem Polsce przyznano 18.000 ton. Poza tem podwyższono cło na chleb djetetyczny z 63 na 144 fr, macę z 60 na 130 fr i gluten suchy z 96 na 220 fr, mokry z 35 na 96 fr i mąkę z glutenem z 96 na 220 fr od 100 kg i rozporządzeniem z dnia 27 listopada zmienione zostało cło na słód w ten sposób, że zamiast dotychczasowego cła ad valorem wprowadzono cło specyficzne, wynoszące obecnie w taryfie minimalnej 40 fr za niemielony i 60 fr za mielony od 100 kg, co w rzeczywistości oznacza znaczną zwyżkę cła na ten produkt.

**Algier.** Z dn. 4 listopada 1932 r. podzielony został pomiędzy poszczególne państwa kontyngent na jabłka i gruszki.

**Grecja.** Projektowane jest nowe uregulowanie importu do 15 lutego 1933 r., przyczem n  być o połowę zmiejszona ilość dozwolo-

nych dotychczas do importu towarów, jak również nowe uregulowanie przywozu cukru.

**Hiszpanja.** Na mocy dekretu z dnia 25 października 1932 r. ustanowione zostało, że od wyżej wymienionej daty przy imporcie jej pochodzących z krajów, które nie zawarły w dniu 11 grudnia 1931 r. traktatu dotyczącego znakowania jaj, wymagane jest przedkładanie świadectw pochodzenia. Dodatkowa opłata przy pobieraniu ceł w walucie srebrnej lub papierowej, ustanowiona została w okresie od 1 do 10 listopada w wysokości 135,12, od 11 do 20 — 135,92 i od 21 do 30 listopada 1932 r. w wysokości 135,85%.

**Holandja.** Z dniem 21 listopada 1932 r. skontyngentowany został import żarówek, przyczem Polska uzyskała 16.600 sztuk na kwartał; jako bazę przyjęto rok 1930/31. Nowa ustawa dotycząca projektowanej zwyżki ceł w wysokości 30% zmieniona została o tyle, że zwyżką tą mają być objęte tylko towary, które w Holandji nie są produkowane, między innemi termometry, stereoskopy, oleje ziemne, benzyna, olej gazowy, nafta i pochodne, za wyjątkiem benzolu, przybory fotograficzne, zegarki kieszonkowe, wino i t. p. Poza tem ma być podwyższone cło na cukier i wyroby cukiernicze i wprowadzony nowy podatek konsumcyjny od piwa (30%) i cukru (20%).

**Indje Brytyjskie.** W związku z traktatami w Ottawie przedłożony został rządowi do zatwierdzenia projekt wprowadzenia zmian w indyjskiej taryfie celnej. Powyższy projekt przewiduje zniżkę cła na towary pochodzenia brytyjskiego z 25 na 20%, natomiast na towary niebrytyjskiego pochodzenia ma być ustanowione cło w wysokości 30% ad valorem.

**W. P. Irlandja.** Wojna celna z Wielką Brytanją zaostrzyła się znów przez wprowadzenie z dniem 11 listopada nowej zniżki cła na cały szereg towarów. Większość tych towarów pomimo poprzedniej zwyżki obłożona została nowem cłem w wysokości 50% ad valorem. Projektowany jest cały szereg nowych zwyżek celnych i w odpowiedzi na takie same zarządzenia rządu brytyjskiego odnośnie podniesienia cła na towary pochodzenia irlandzkiego, wprowadzono premje eksportowe.

**Jugosławja.** Z dniem 31 października 1932 r. podniesiono cło na octany, kotły parowe do centralnego ogrzewania. Poza tem uzupełniona została ustawa z dnia 15 sierpnia 1932 r. o podatku luksusowym przez wciągnięcie na listę towarów, od których pobierany jest wyżej wymieniony podatek, samochodów (poz. 675) za wyjątkiem wozów ciężarowych i mydeł (poz. 187) za wyjątkiem mydeł leczniczych.

**Luksemburg.** Dekretem z dnia 21 listopada podwyższony został podatek importowy do wysokości 4% na półfabrykaty i 6% na wyroby gotowe.

**Norwegja.** Rozporządzeniem z dnia 28 października 1932 r. traktatu handlowego z W. Brytanją, wprowadzone zostały zmiany w taryfie celnej N. Zelandji, przyznające znaczne preferencje towarom brytyjskiego pochodzenia, a zarazem zwyżki cła na towary pochodzenia z innych krajów.

**Palestyna.** Rozporządzeniem z dnia 28 października 1932 r. rozszerzona została lista towarów zwolnionych od cła przez wciągnięcie następujących towarów: trzciny okorowanej, przeznaczonej do wyrobu siedzeń do krzeseł, aparatów do rozpuszczania chloru.

**Portugalja.** W związku z zawarciem traktatu handlowego z Francją z dniem 12 lipca 1932 r. obniżone zostało z 20 na 5% dodatkowe cło na następujące towary: wełna surowa, drut miedziany, żelazo i stal w sztabach, maszyny rolnicze, medykamenty, perfumerja i kosmetyka.

**Rumunja.** Na skutek rozporządzenia ministra finansów import wszelkich odpadków włókienniczych będzie podlegał reglamentacji przywozu, t. j. uzależniony będzie od pozwolenia odnośnych urzędów celnych; projektowane jest skontyngentowanie całego szeregu towarów.

**Stany Zjednoczone.** Z dniem 24 listopada zapadła uchwała, na mocy której nie będzie podwyższony podatek importowy od węgla niemieckiego i angielskiego pochodzenia.

**Szwajcarja.** Z dniem 1 listopada podwyższone zostało dodatkowe cło na płatki ziemniaczane z 0,20 na 3 fr, mączkę pastewną z 0,30 na 3 fr i krew zwierzęcą płynną lub w proszku z 0,5 na 20 fr, a z dn. 15 listopada rząd szwajcarski skontyngentował import następujących towarów, odnośnie do wszystkich krajów: drób żywy, obuwie i pantofle, bez podeszwy skórzanej, pokrycia na stoły, łóżka i t. p. wełniane z obszyciami i bez obszyć, kapelusze ozdobione słomą i t. p., wyroby kamieniarskie z ozdobami. Za podstawę skontyngentowania przyjęto rok 1931 za wyjątkiem obuwia i pantofli bez podeszwy skórzanej, dla której bazę wzięto przywóz 1930 r. Jednocześnie rozporządzeniem z tego samego dnia rząd skontyngentował w stosunku do Polski przywóz drobiu bitego i koszul.

Dla drobiu (poz. 83) wprowadzone jest pozakontyngentowe cło w wysokości 100 fr. zamiast 20 fr. od 100 kg. Jednocześnie z powyższem podwyższono cła pozakontyngentowe na wyroby dziane (poz. 545) z 1.000 na 2.000 fr, odzież damską i dziecięcą z 1.200 na 2.000 fr, kapok i nikotynę. Skontyngentowany został import jedwabiu sztucznego, ubrań męskich wełnianych, ubrań damskich bawełnianych, płaszczy damskich jedwabnych i wełnianych krawatów wszelkiego rodzaju oraz wprowadzone zostało pozakontyngentowe bardzo wysokie cło na te artykuły. Przyznane zostały Polsce dodatkowe kontyngenty na drewno budulcowe użytkowe, liściaste, nieobrobione 75.000 q i odrobione 70.000 q i inne liściaste 7.700 q.

W końcu października zawarty został między Szwajcarją i Czechosłowacją układ handlowy, mocą którego Szwajcarja, wzamian za obniżkę czechosłowackiej stawki celnej na plecionkę do kapeluszy, udzieliła Czechom nadkontyngentu na owies i jęczmień.

**Szwecja.** Rząd szwedzki wydał rozporządzenie, na mocy którego podwyższona została stawka celna na kartofle w okresie od 1 stycznia do 1 lipca 1933 r. o 1 kor. na 100 kg. W końcu listopada rozpoczęły się rokowania z Niemcami, mające na celu uregulowanie wzajemnych zobowiązań handlowych, gdyż traktat handlowy zawarty między temi państwami, wygasa z dniem 15 lutego 1933 r.

**Syrja i W. Liban.** Podwyższone zostało cło na cement, obuwie i pończochy.

**Turcja.** Podzielone zostały kontyngenty na listopad i grudzień i opublikowane rozporządzenie dot. skontyngentowania importu w pierwszym kwartale 1933 r. Rozporządzenie to przynosi dalsze zniesienie reglamentacji, przyczem po raz pierwszy na niektóre towary podzielono gontyngenty między poszczególne kraje, przyczem Polska otrzymała kontyngenty na przędzę wełnianą 2 tony, papier opakunkowy 60 t., wyroby żelazne 32 t., materjały wełniane 5 t., dykty 15 t., ryż łuskany 630 t., tkaniny do pakowania jutowe 35 t., butelki, szkło do lamp 25 t.

**Unja Połudn. Afrykańska.** W związku z zawarciem traktatu w Ottawie wprowadzone zostały znaczne zmiany w taryfie celnej przez podwyższenie ceł maksymalnych i obniżkę minimalnych.

**Węgry.** Rozporządzeniem rządu z dnia 6 listopada 1932 r. zostały wprowadzone dalsze zakazy przywozu, obejmujące 29 pozycyj taryfy celnej węgierskiej (nasiona buraków cukrowych i pastewnych, drewno okrągłe gat. europejskich, skażony kwas octowy, albumina krwi, litopon i t. p.).

Interesy eksportu polskiego zostały bezpośrednio dotknięte, a to przez zakaz importu głównie nasion buraczanych i litoponu.

**Wielka Brytanja.** Z dniem 17 listopada weszły w życie zawarte w Ottawie traktaty handlowe. Wprowadzenie w życie oznacza w praktyce przedłużenie ulg celnych, przyznanych w roku 1932 dla tych dominjów i kolonij, które zawarły traktat w Ottawie, a więc Kanada, Nowa Fundlandja, Australja, Nowa Zelandja, Afryka Południowa, Południowa Rodezja i Indje Brytyjskie. W stosunku do W. P. Irlandji wprowadzono nowe cła bojowe na artykuły spożywcze.

**Włochy.** Rozporządzeniem z dnia 29 października 1932 r. zniesione zostało cło minimalne na mydło i perfumerję (poz. 622 i 623), tak, że obecnie powyższe towary opłacają cło według stawki maksymalnej. Powyższe rozporządzenie wydane zostało w związku z wygaśnięciem traktatu z Francją. Projektowana jest zwyżka cła na koks.

## WYDAWNICTWA NADESŁANE

**M. Pacoszyński.** „Kto jest obowiązany do prowadzenia ksiąg handlowych według przepisów nowego kodeksu karnego i jak je należy prowadzić, aby odpowiadały postanowieniom obowiązujących ustaw". Grudziądz 1933 r.

Obowiązujący obecnie nowy kodeks karny przewiduje karalność za nieprowadzenie lub wadliwe prowadzenie księgowości. W związku z powyższem, wynikła kwestja, kto obowiązany jest do prowadzenia ksiąg handlowych. Dziełko powyższe omawia tę nader aktualną dla sfer handlowo - przemysłowych sprawę w sposób zwięzły i jasny, podając najważniejsze przepisy prawne, tyczące się prowadzenia ksiąg handlowych.

Adres wydawcy: M. Pacoszyński, Grudziądz, J. Wybickiego 31. Cena broszurki 1 złoty.

**„Cel i metody walki z kryzysem".** Ukazała się interesująca publikacja znanego ekonomisty, radcy Izby Przemysłowo - Handlowej w Warszawie, dr. Edwarda Rosego p. t. „Cel i metody walki z kryzysem". Autor - - na tle zwięzłej

charakterystyki sytuacji gospodarczej w kraju — obrazuje dotychczasowy przebieg walki z kryzysem i podkreśla konieczność prowadzenia bardziej aktywnej polityki gospodarczej, celem wzmożenia dochodu społecznego i ożywienia życia gospodarczego.

Książka dr. Rosego jest do nabycia w administracji „Przeglądu Gospodarczego", ul. Chmielna 2, u Gebethnera i Wolffa oraz w innych księgarniach, w cenie zł. 1,50.

**„Wzorcowa metoda ustalania kosztów własnych"** inż. B. Nawrockiego. Wyd. „Ligi Pracy". Str. 64. Ryc. 5. Cena zł. 2.

Zmiany struktury gospodarczej i zmiany konjunkturalne uwydatniły — szczególnie w ostatnim okresie — słabe strony zupełnie niezależnych zakładów przemysłowych i innych komórek gospodarki narodowej, z których każda posługiwała się indywidualnemi metodami rachunkowości. Zmieniły się nietylko czasy, ale i warunki wytwórczości. Współpraca przedsiębiorstw poszczególnych branż stała się konieczną.

Współpraca ta jednak w niektórych wypadkach dała niepożądane wyniki w postaci sztucznego powstrzymania nadmiernych cen, nieodpowiadających istotnym wkładom i możności nabywczych społeczeństwa. Z drugiej zaś strony niezaradność tych samych zrzeszeń wytwórców i brak sprężystości skłoniły w wielu wypadkach centralne władze państwowe do stosowania interwencjonizmu w zakresie dotychczas niespotykanym w historji życia gospodarczego.

Przerost interwencjonizmu i etatyzmu paraliżuje prawo automatyzacji, które, będąc nieskrępowane zawsze i wszędzie prowadzi drogą stosunkowo krótką do ponownej równowagi gospodarczej.

Polityka gospodarcza, skłaniająca się nietylko u nas do poczynań etatystycznych i interwencjonizmu w coraz to szerszym zakresie, opiera swoje wnioski co do tego, czy, kiedy i jak należy wpłynąć na kształtowanie się zjawisk gospodarczych na danych, których ścisłość podlega dyskusji. Dane te, wywierające wpływ na decyzję, opierają się na różnorodnych metodach ustalania kosztów własnych i rentowności poszczególnych zakładów branż i odcinków życia gospodarczego.

W tych warunkach zagadnienie wzorcowych metod ustalania kosztów własnych w zakresie jak najszerszym stało się palącą koniecznością. Jest to łagodna forma interwencjonizmu, nie krępująca zbytnio wytwórczości i wymiany, dająca przytem możność porównania istotnego stanu gospodarczego i rzeczywistej rentowności poszczególnych wytwórni.

To też na czasie jest praca inż. Benedykta Nawrockiego, który w sposób treściwy i dostępny, świadczący o głębokiej znajomości przedmiotu, oświetla to zagadnienie na tle naszych warunków i na tle referatów i rozpraw ostatniego Międzynarodowego Kongresu Naukowej Organizacji.

Pierwsza ta praca w języku polskim na tak aktualny i żywotny temat zasługuje na to, by znalazła żywy oddźwięk w naszym świecie gospodarczym.

S. G.

# Firmy portowe,

## upoważnione do załatwiania formalności celnych w porcie gdyńskim.

1. American Scantic Line, Gdynia-Port, tel. 1731, 1732.
2. Chłodnia i Składy Portowe, Gdynia-Port, tel. 1539, 1575.
3. Warszawskie Towarzystwo Transportowe, ul. Swiętojańska, tel. 1331, 1350.
4. „Warta", Tow. Ekspedycyjne, Spółka z ogr. odp. Gdynia-Port, tel. 1290, 1291.
5. „Atlantic", Gdynia, ul. Portowa, tel. 1617, 1809.
6. „Pantarei", Powszechne Zakłady Magazynowe i Transportowe, Sp. Akc., Gdynia-Port, tel. 1636, 1637.
7. Schenker i Spółka — Międzynarodowe Transporty, Gdynia, ulica Starowiejska, tel. 1823, 1909. (Centrala Warszawa).
8. C. Hartwig, Gdynia, ul. Portowa, tel. 1230, 1231 (Centrala Poznań).
9. Północne Towarzystwo Transportowe i Ekspedycyjne Sp. Akc., Gdynia-Port, tel. 1261. (Centrala Warszawa).
10. Polski Lloyd Sp. Akc. Gdynia, ul. Świętojańska, tel. 1432. (Centrala Warszawa).
11. Juljusz Hermann i Spółka, tel. 1258. (Centrala Warszawa).
12. Ekspedblok Dom Ekspedycyjno-Transportowy, Gdynia, ulica Swiętojańska, dom Łończuka, tel. 1262. (Centrala Warszawa).
13. Minkiewicz Tadeusz, Dom Haudlowo-Ekspedycyjny, Gdynia.

**Prosimy**

## o wpłacenie prenumeraty

na I. kwartał 1933 r. w kwocie 3,— zł na konto P. K. O. Nr. 204 415